



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY



सं. 58]

नई दिल्ली, बृहस्पतिवार, मार्च 8, 2001/फाल्गुन 17, 1922

No. 58]

NEW DELHI, THURSDAY, MARCH 8, 2001/PHALGUNA 17, 1922

महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 8 मार्च, 2001

सं. टीएएमपी/94/2000-जेएनपीटी.—महापत्रन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा सलान आदेशानुसार अपने खख-3 वर्ष में 'क' श्रेणी पेट्रोलियम उत्पाद (नाफ्था) के प्रहस्तन के लिए विशेष सेवा प्रभार वसूल करने के जेएनपीटी के प्रस्ताव का अनुमोदन करता है।

महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएएमपी/94/2000-जेएनपीटी

जवाहरलाल नंहर पत्रन न्यास (जेएनपीटी)

आवेदक

आदेश

(फरवरी, 2001 के 14वें दिन पारित किया गया)

यह मामला जेएनपीटी के 'क' श्रेणी पेट्रोलियम उत्पाद के परेषिती/आयातक से 1 अगस्त 2000 से पूर्ण प्रभाव से 15 रुपए/मीट विशेष सेवा प्रभार वसूल करने के प्रस्ताव से सबृद्धि है।

2. जेएनपीटी ने अपने प्रस्ताव के पक्ष में निम्नलिखित उल्लेख किया है

(i) खख-3 बहुउद्देशीय वर्ष और खख-4 बल्क वर्ष का पूरी तरह से उपयोग नहीं किया जाता था। 1993-94 में 'ख' और 'ग' श्रेणी के द्वय रसायनों के प्रहस्तन के लिए इन दो वर्षों के उपयोग का निर्णय लिया गया था। प्रारम्भ में टैक फार्म प्रधालक 1998 तक परेषिती के लिए स्वयं अलग-अलग रसायनों का प्रहस्तन कर रहे थे। द्वय कार्गों में त्वरित वृद्धि होने से द्वय के प्रहस्तन में अनुभवी एक सकाम संगठन का वयन किया गया था और

हाउस सहित अग्नि ज्ञानक अवस्थाएं आदि प्रहस्तन उपस्कर पत्तन द्वारा उपलब्ध कराए गए थे। 1 दिसम्बर 1998 से परेविती/आयातक से परीक्षण आयार पर 2 रुपए/मीट प्रबंधन सेवा प्रभार के रूप में अतिरिक्त पूर्जी खर्च और प्रयालन एवं अनुरक्षण प्रभार वसूल किए जा रहे हैं।

(ii) तत्परतात, 'क' श्रेणी पेट्रोलियम उत्पादों के प्रहस्तन के लिए अनुमति प्राप्त की गई थी। अनुमति देने के समय मुख्य विस्फोटक नियन्त्रक ने यह शर्त निर्दिष्ट की थी कि खख-3 में तेल टैंकर के अवतारण कार्य के समय खख-4 जेट्टी में कोई अन्य टैंकर नहीं रखा जाएगा। मुख्य विस्फोटक नियन्त्रक के अनुदेश का पालन करने के कारण जेएनपीटी - 'क' श्रेणी के पेट्रोलियम उत्पादों वाले जलयात्र द्वारा खख-3 के अधिभोग करने पर खख-4 में जलयानों का प्रहस्तन नहीं कर पाता है। खख-4 के मामले में जिसका इस प्रतिबंध के कारण प्रयोग नहीं किया जा सका है राजस्व का नुकसान हो रहा है।

(iii) 1999-2000 में खख-4 में प्रहस्तात जलयानों के उपलब्ध आकारों के अनुसार, 73 जलयानों द्वारा इस बर्थ का 113 दिन अधिभोग करने पर कार्गो और जलयान सबैदी प्रभारों से अर्जित राजस्व 3,21,07,805/- रुपए है। इस प्रकार एक दिन में अर्जित राजस्व लगभग 3 लाख है। राजस्व के इस नुकसान की क्षतिपूर्ति के लिए जेएनपीटी ने इस कार्गो के परेविती/आयातक से नापाया जलयान के लिए 15 रुपए/मीट विशेष प्रभार की वसूली का प्रस्ताव किया है। यह परिकलन प्रत्येक लगभग 40000 मीट आकार के पार्सल सहित एक माह में दो नापाया जलयान मगाने और एक माह में कुल 96 घटे बर्थ अधिभोग के पूर्वानुमान पर आधारित है।

(iv) यूकि जेएनपीटी में अन्य पत्तनों जैसे हल्डिया (175/- रुपए प्रति मीट), तूलीकोरिन (59/- प्रति मीट) आदि की तुलना में नापाया का घाट-कुर्क कम है इसलिए परेविती/आयातक की ओर से इस समय अदा किए जा रहे 2/-रुपए मीट प्रबंधन सेवा प्रभार के अलावा 15 रुपए/मीट विशेष सेवा प्रभार अदा करने में कोई आपत्ति नहीं होगी।

2. जेएनपीटी ने जे एन पी टी द्वय रसायन बर्थ प्रयोक्ता संघ के साथ इस प्रस्ताव पर खर्च की थी। संघ ने अपनी स्वीकृति की पुष्टि की थी और जेएनपीटी से इस सबैद में द्रेड नोटिस जारी करने का अनुरोध किया था ताकि वे अपने नापाया जलयानों की योजना बना सकें। तदनुसार, जेएनपीटी ने 1 अगस्त 2000 से प्रभावी विशेष प्रभार वसूल करने का द्रेड नोटिस जारी किया है।

3. इस परिक्रम्य में जेएनपीटी ने निम्नलिखित प्रस्ताव प्रस्तुत किए हैं

(i) 'क' श्रेणी पेट्रोलियम उत्पाद (नापाया) के परेविती/आयातक से 1 अगस्त 2000 से 2 रुपए/मीट प्रबंधन सेवा प्रभार के अलावा 15/- रुपए मीट विशेष सेवा प्रभार और सभी द्रवों पर वसूल किए जा रहे घाट-कुर्क वसूल किया जाए।

(ii) पत्तन द्वारा जारी किए गए द्रेड नोटिस में यथा उल्लिखित 1 अगस्त 2000 से पूर्व प्रभाव से यथा लागू प्रभार अधिसूचित किया जाए।

4. जेएनपीटी का प्रस्ताव बीसीसीआई, एमएनएसए, आईएमसी, एससीआई, आईएनएसए, डब्ल्यूआईएप्सए और जे एन पी टी द्वय रसायन बर्थ प्रयोक्ता संघ को परिचालित किया गया था। उनसे प्राप्त टिप्पणियों का सार निम्नलिखित है

जे एन पी.टी. द्वय रसायन बर्थ प्रयोक्ता संघ

संघ ने खख-4 के बैकार होने के कारण जेएनपीटी के खख-3 में 'क' श्रेणी पेट्रोलियम उत्पाद (नापाया) का प्रहस्तन करने पर 15 रुपए/मीट प्रभार वसूल करने के प्रस्ताव की अपनी स्वीकृति की पुष्टि की है।

भारतीय जहाजरारी निगम (एनसीआई)

(i) जेएनपीटी को नापथा के परेविटी/आयातक की प्रतिनिधि संस्था से यह प्रभार अदा करने की उनकी द्वच्छा के बारे में अवश्य जान लेना चाहिए।

(ii) नापथा सहित पेट्रोलियम उत्पादों का माल-भारा सामान्य रूप से विश्व-मान की जरूरी के अनुसार अदा किया जा रहा है जिसमें कभी जहाज संबंधी पत्तन खार्य सामिल है। यदि यह प्रस्ताव स्वीकार किया जाता है तो यह प्रभार केवल परेविटी/आयातक से वसूल किया जाए; अन्यथा, इस बात की सामान्यता है कि इन प्रभारों को असाधारीवश अथवा अन्यथा द्वारा जहाज स्वामियों से लिया जाए, जिसका जहाज स्वामियों द्वारा दिए जा रहे माल-भारे में कोई प्रावधान नहीं है।

5. प्रारंभिक खाते के पश्चात जेएनपीटी से उसके प्रस्ताव से उत्पन्न विभिन्न पहलुओं पर अतिरिक्त सूचना/टिप्पणी देने का अनुरोध किया गया था। जेएनपीटी द्वारा दिए गए स्पष्टीकरणों के मुख्य तत्व विस्तृत विवरित हैं।

(i) दिसम्बर 1998 से प्रभारी 2 रुपए प्रति नीट प्रबंधन सेवा प्रभारों की वसूली राजपत्र में पहले अधिसूचित नहीं थी। यह वसूली मुख्य रूप से प्रति कार्गो प्रहस्तन के लिए उत्तराधारी में 10 इण्डियन औयल ट्रेकिंग लिमिटेड को देय सागर की पूर्ति के लिए की गई थी।

(ii) नापथा अगस्त 2000 से प्रहस्ततित किया जा रहा है। इसलिए अनुमोदन 1 अगस्त 2000 से लिया गया है।

(iii) वर्ष खात-4 का अधिकोग न होने से दोनों जलयान संबंधी प्रभार और कार्गो संबंधी प्रभारों का नुकसान होगा। तदनुसार, विशेष प्रभारों की वसूली का परिकलन कर लिया गया है।

6. इस मामले की संयुक्त सुनवाई 21 अक्टूबर 2000 को मुम्बई में जेएनपीटी परिसर में की गई थी। संयुक्त सुनवाई के दौरान विस्तृत विवरित निवेदन किए गए थे।

जबाहरलाल नेहरू परामर्शदाता (जेएनपीटी)

(i) नापथा प्रधारालन को स्वीकृति देते हुए सरकार ने निर्दिष्ट किया है कि खात-3 में नापथा प्रहस्तन के दौरान साथ लगे वर्ष (खात-4) में कोई प्रधारालन नहीं किया जाएगा। यह प्रस्तावित वसूली खात-4 के नुकसान को पूरा करने के लिए है।

(ii) इस समय नापथा का घाट-कुल्हा बहुत कम है। अतः यह अतिरिक्त वसूली बढ़ा जाए नहीं होगी।

(iii) दिसम्बर 1998 से प्रबंधन सेवा प्रभार संबंधी 2/- रुपए की वसूली के लिए महाप्रशंसन प्रशुल्क प्राधिकरण से अनुमोदन नहीं लिया गया था। यह एक धूक थी। यह अनुशीत नहीं है। कृपया अब इसका समर्थन करें।

(iv) हमारा परिकलन खात-4 वर्ष किराया संबंधी युक्तिसंगत अनुमानों पर आधारित है।

जे.एन.पी.टी. द्वारा रक्षायन वर्ष प्रगतोक्ता संघ

(i) पूर्ववर्ती प्रत्येक परेविटी आजात करता था। इस पर संबंधित प्राधिकारी ने सुरक्षा दृष्टि से आपसि की थी। इसलिए इसे एक केन्द्रीय एजेंसी प्रदान किए जाने की आवश्यकता थी। इसके पश्चात जेएनपीटी ने अधिकार ले लिया; और हम 2/- रुपए मीट देने के लिए सहमत हैं।

- (ii) खण्ड-4 एक उथला वर्थ है। यहाँ ज्यादा प्रचालन नहीं है। इसलिए, यह सारा बोड्डा खण्ड-3 से छालने पर हमें आपसि नहीं है।
- (iii) आईपीसी/बीपीसी 'क' श्रेणी रसायनों के लिए पृथक जेटी का निर्माण कर रहा है। जब वह तैयार होगा तो 'क' श्रेणी रसायन वहाँ स्थानात्मित कर दिया जाएगा। परिणामतः खण्ड-3 पर 15/- रुपए की अतिरिक्त वसूली अवश्य की जाए।
- (iv) हमने केवल प्रस्ताव की युक्तिसंगतता के बारे में अपना विचार दर्शाते हुए सहमति दी है।
- (v) ट्रेड नोटिस में स्पष्ट रूप से कहा गया है कि यह आयातक/निर्यातक अदा करेंगे।

मुम्बई और म्हारा-शोध शिप-इंटरमोडल एजेंटस संघ (एमएनएसए)

यदि टैक फार्म स्वामी सहमत है; तो क्या वे अदा करेंगे? उन्हे अदा करने के लिए जहाज सेने की आवश्यकता नहीं होगी।

7. संयुक्त सुमवाई में हुई सहमति के अनुसार जेएनपीटी ने 3 जनवरी 2001 को वर्ष 2000-01 और 2001-02 के लिए खण्ड-3 और खण्ड-4 वर्थों में प्रहस्ततित किए जाने वाले सभावित यातायात विवरण प्रस्तुत किए हैं। प्रहस्ततित नापथ के वास्तविक यातायात और अप्रैल 2000 से अक्टूबर 2000 अवधि के लिए खण्ड-4 पर उपार्जित राजस्व के आधार पर जेएनपीटी ने खण्ड-3 पर 23.25 रुपए प्रति टन नापथ प्रहस्तन की अवसर लागू की है जो 15/- रुपए प्रति टन के प्रस्तावित प्रभार से अधिक है।

8. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में और संयुक्त सुमवाई के दौरान दिए गए तर्कों पर विचार करने पर निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है

- (i) यह प्रस्ताव जेएनपीटी पर नापथ प्रहस्तन के लिए विशेष प्रभार की वसूली से संबंधित है। परसम ने हाल ही में 'क' श्रेणी पेट्रोलियम उत्पाद के प्रहस्तन की अनुमति प्राप्त की है। हालांकि मुख्य विस्फोटक नियंत्रक ने यह वर्त निर्दिष्ट की है कि जब खण्ड-3 में अपलाईण कार्य हो रहा हो तो 'क' श्रेणी पेट्रोलियम उत्पाद (नापथ) के प्रहस्तन के दौरान कोई अन्य टैकर खण्ड-4 में न रखा जाए। इसका आशय है कि खण्ड-3 वर्थ पर नापथ प्रहस्तन के समय जेएनपीटी को खण्ड-4 वर्थ खाली रखना होगा। परिणामस्वरूप, जेएनपीटी को खण्ड-4 वर्थ पर सामान्य प्रचालन से उपर्जित राजस्व का नुकसान होगा।

जेएनपीटी द्वारा दिए गए विवरण के अनुसार वर्थ खण्ड-4 पर जलयानों और कार्गो प्रहस्तन से अर्जित औसत राजस्व लगभग 3 लाख रुपए प्रतिदिन है। कुल 96 घटे की अवधि के लिए खण्ड-3 का अधिभोग करते हुए जलयानों ते उत्तारे गए नापथों के 80000 मी ट. प्रति माह (1999-2000 के दौरान प्रहस्ततित यातायात पर आधारित) यातायात के पूर्वानुमान के संदर्भ में, इस प्रचालन के दौरान खण्ड-4 वर्थ बैकार होने के कारण पत्तन को 15/- रुपए प्रति टन की धन हानि होगी। ऐसी स्थिति में इस नुकसान की क्षतिपूर्ति के लिए विशेष वसूली अधिरोपित करने का पत्तन का प्रस्ताव उचित लगता है। उल्लेखनीय है कि खण्ड-3 पर प्रहस्ततित नापथ यातायात दी वर्तमान सूचना के आधार पर नुकसान 23.50 रुपए प्रति टन हो जाएगा। इसलिए पत्तन ने विशेष प्रभार 15/- रुपए प्रति टन के स्तर तक सीमित करने का प्रस्ताव किया है।

जेएनपीटी द्वारा रसायन प्रयोक्ता संघ ने भी साय व्यक्त की है कि प्रस्तावित प्रभार उचित है।

- (ii) एससीआई ने चेतावनी दी है कि जहाज-स्वामियों से वसूली न की जाए। जब से पत्तन ने परेविती/आयातक से 15/- रुपए प्रति टन के विशेष प्रभार वसूल करने के लिए सुस्पष्ट प्रस्ताव तैयार किया है तब से आशका समाप्त हो गई है। यूकि प्रभार प्रहस्ततित कार्गो के आधार पर एकत्र किए जा रहे हैं; एससीआई द्वारा यथा आरोपित जलयानों पर असावधनीयश भी यह प्रभार अधिरोपित करने का प्रश्न ही नहीं उठता।

(iii) उल्लेखनीय है कि इस प्राधिकरण ने हाल ही में सीओपीटी के एक मामले में किसी जलयान द्वारा बर्ध का अधिभोग करने पर अतिरिक्त पत्तन देय, जलयान संचालन और बर्ध किराया का अनुमोदन करते हुए और साथ लगे हुए बर्ध अथवा बर्धों को खाली रखने का अनुरोध करते हुए एक आदेश पारति किया था। वास्तव में बर्ध में रखे गए जलयान की जीआरटी की गणना पत्तन को देयों की संगणना के साथ की जाए।

वर्तमान मामले में, जब खण्ड-3 पर 'क' श्रेणी पेट्रोलियम उत्पाद नापथ का प्रहस्तन किया जाएगा तो जेएनपीटी को केवल खण्ड-4 बर्ध खाली रखना होगा। जेएनपीटी को कार्गो सबूली प्रभारों को भी हिसाब में लेते हुए साथ लगे बर्ध पर विशिष्ट वस्तु के प्रहस्तन के समय विशिष्ट बर्ध (खण्ड-4) खाली रखने से राजस्व में घाटा उठाना पड़ेगा। यह मामला सीओपीटी से भिन्न है। इसमें कल्पित नुकसान के निर्धारण के लिए कार्गो सबूली प्रभारों पर विवार नहीं किया ज्योकि बर्ध और वस्तुएँ विशिष्ट रूप से पहचान योग्य नहीं हैं।

इसलिए जेएनपीटी के सदर्भ में वसूली की कार्य-विधि भिन्न है। प्रासंगिक यह होगा कि पत्तन ऐसे प्रचालन कारणों की बाध्यता के कारण इसके द्वारा पूर्व कि किए गए राजस्व अर्जन के अवसर के लिए पर्याप्त क्षतिपूर्ति दे जो पत्तन की सुविधा के लिए नहीं है। इस परिवेक्ष के भद्रेनजर, खण्ड-4 के बेकार होने के कारण खण्ड-3 में 'क' श्रेणी पेट्रोलियम उत्पाद (नापथ) प्रहस्तरित किए जाने पर विशेष सेवा प्रभार वसूल किए जाने का जेएनपीटी का प्रस्ताव उपर्युक्त है।

(iv) यह मानना होगा कि यह विशेष सेवा प्रभार बर्ध खण्ड-4 के बेकार होने पर नापथ बर्ध खण्ड-3 में प्रहस्तन करने से होने वाली आय के नुकसान की क्षतिपूर्ति के लिए है। जब 'क' श्रेणी पेट्रोलियम उत्पादों का प्रहस्तन विशेष रूप से बनाए टर्मिनल, जिसे निर्माणाधीन बताया गया है, किया जाएगा तो यह विशेष सेवा प्रभार स्वाभाविक रूप से स्वत ही समाप्त हो जाएगा।

(v) जेएनपीटी ने पूर्व प्रभाव से 1 अगस्त 2000 से इस विशेष सेवा प्रभार का अनुमोदन प्राप्त कर लिया है। वास्तव में जेएनपीटी 1 अगस्त 2000 से प्रभावी प्रस्तावित दर पर यह प्रभार वसूल कर रहा है। पत्तन ने यह कहते हुए इस विशेष प्रभार के पूर्व प्रभावी निर्धारण को उपर्युक्त ठहराया है कि उसने 1 अगस्त 2000 से नापथ का प्रहस्तन प्रारम्भ किया है। प्रचालन का प्रारम्भ 1 अगस्त 2000 से माना जा सकता है परंतु इसकी योजना बहुत पहले से घल रही थी। जेएनपीटी को इस दर को पूर्व प्रभाव से अनुमोदित करने के लिए प्राधिकरण पर दबाव लाने के स्थान पर नापथ प्रहस्तन प्रचालनों को प्रारम्भ करने से पूर्व सही समय अपना प्रस्ताव प्रस्तुत करना चाहिए था। प्रयोक्ताओं द्वारा दिना किसी आपत्ति के प्रस्तावित दर पर इस प्रभार की अदायगी की जा रही है अतः यह प्राधिकरण 01 अगस्त 2000 से पूर्व प्रभाव से प्रस्ताव का अनुमोदन करता है। इसके अतिरिक्त, यह प्राधिकरण जेएनपीटी को भविष्य में ट्रेड परिषदों के माध्यम से निर्धारण पर सायम रखने और प्रचालनों/सेवाओं के लिए प्रशुल्कों के निर्धारण हेतु अपना प्रस्ताव समयानुसार प्रस्तुत करने का सुझाव देने के लिए बाधित है।

(vi) इस मामले की कार्यवाही के दौरान यह ध्यान में आ कि जेएनपीटी 1 दिसंबर 1998 से द्रव कार्गो पर प्रबद्धन संशाओं के लिए 2/- रुपए मीट का प्रभार वसूल कर रहा है। यह अधिसूचित प्रशुल्क नहीं है। जेएनपीटी ने इस प्राधिकरण से इस प्रभार का समर्थन प्राप्त करने के लिए कोई औपचारिक प्रस्ताव प्रस्तुत नहीं किया है। संयुक्त सुनवाई के दौरान जब उल्लेख किया गया तो जेएनपीटी ने बहुत ही अकस्मात रूप से इस प्राधिकरण संग इस पभार का समर्थन करने का अनुरोध किया। इस अनुरोध के आवजूद इस पर कार्यवाही नहीं की जा सकती क्योंकि जेएनपीटी ने प्रबद्धन सेवाओं के प्रभार के लागत विश्लेषण का कोई विवरण नहीं दिया गया है। ऐसी स्थिति में यह प्राधिकरण इस प्रभार का समर्थन नहीं कर सकता और यदि यह जारी रहता है तो यह क्षमता जेएनपीटी के जोखिम और उत्तरदायित्व पर होगा।

9. परिणामस्वरूप, उपर्युक्त तर्कों और सभग्र विद्यार-विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण जेएनपीटी के प्रस्ताव का अनुमोदन करता है और निम्नलिखित निर्णय लेता है

- (i) यदि वर्ष छांख-4 अनिवार्यता खाली रखा जाता है तो वर्ष छांख-3 पर प्रहस्ति 'क' श्रेणी पेट्रोलियम उत्पाद (नापथा) के परेशिती/आयातक से 15/- रुपए प्रति मी.ट. विशेष सेवा प्रभार वसूल किया जाए।
- (ii) 'क' श्रेणी पेट्रोलियम उत्पाद पर उपर्युक्त (i) में यथा उल्लिखित विशेष सेवा प्रभार 1 अगस्त 2000 से पूर्व प्रभाव द्वारा प्रभावी करने के लिए अनुमोदित किया जाता है।
- (iii) जेएनपीटी को अपनी दरों के मान से उपर्युक्त (i) में दिए गए प्रावधान को उपर्युक्त रूप से ज्ञामित करने का निर्देश दिया जाता है।
- (iv) अनाधिकृत रूप से 1 दिसम्बर 1998 से वसूल किए जा रहे 2/- रुपए प्रति मी.ट. प्रबंधन सेवा प्रभार के समर्थन के लिए जेएनपीटी के अनुशोध (आकस्मिक) को पर्याप्त सूचना और औपचारिक प्रस्ताव के अभाव में अनुमोदित नहीं किया गया है।
- (v) जेएनपीटी को सुझाव दिया जाता है कि वह भविष्य में किसी भी प्रकार के प्रशुल्कों की वसूली के लिए इस प्राधिकरण से पूर्व अनुमोदन प्राप्त करने के बारे में विशेष ध्यान दे।

एस. सत्यम, अध्यक्ष

[विज्ञापन/3/4/143/2000 असाधारण]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS
NOTIFICATION

New Delhi, the 8th March, 2001

No. TAMP/94/2000-JNPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approves the proposal of the Jawaharlal Nehru Port Trust to levy special service charge for handling class 'A' Petroleum Product (Naphtha) at its BB-3 berth, as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports
Case No.TAMP/94/2000-JNPT

The Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT)

Applicant

ORDER

(Passed on this 14th day of February 2001)

This case relates to a proposal received from the Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) to levy Rs.15/- MT as a special service charge from the consignee/importer of class 'A' Petroleum Product with retrospective effect from 1 August 2000.

2. The JNPT has stated the following in favour of its proposal:

- (i). The multi-purpose berth BB-3 and bulk berth BB-4 were not utilised fully. In 1993 – 94, it was decided to utilise these two berths for handling Class 'B' and 'C' liquid chemicals. Initially, the tank farm operators themselves handled the liquids individually for the consignee till 1998. With the rapid increase in liquid cargo, a competent organisation, experienced in handling of the liquids was selected and given the responsibility for wharf management of liquid cargo on behalf of the Port. Handling equipment like unloading arms and fire fighting arrangements with a pump house, etc., were provided by the Port. The additional capital expenditure and operation and maintenance charges are being recovered on an experimental basis in the form of management service charges @ Rs.2/MT from the consignee/importer with effect from 1 December 98.
- (ii). Subsequently, permission for handling class 'A' Petroleum Products was obtained. While giving permission, the Chief Controller of Explosives stipulated a condition that no other tanker should be berthed at the BB-4 jetty when unloading of an oil tanker at BB-3 was in progress. In order to follow the directive of the Chief Controller of Explosives, the JNPT is not able to handle vessels at BB-4 when BB-3 is occupied by a vessel carrying class 'A' Petroleum Products. This results in loss of revenue in respect of BB-4 which could have been used but for this restriction.
- (iii). As per statistics available for vessels handled at BB-4 in 1999-2000, the revenue earned out of cargo and vessel related charges is Rs. 3,21,07,805/- from 73 vessels occupying this berth for 113 days. Hence, the revenue earned in a day is Rs.3 lakhs approximately. To compensate this loss of revenue, the JNPT has proposed to levy a special charge for Naphtha vessel @ Rs.15/- MT from the consignee/importer of the cargo. This calculation is based on a forecast of two Naphtha vessels calling in a month with a parcel size of about 40000 MT each and a total berth occupancy of 96 hours in a month.
- (iv). Since the wharfage for Naphtha is less at the JNPT as compared to other ports like Haldia (Rs.175/- per MT), Tuticorin (Rs.58/- per MT), etc., there may not be any objection from the consignee / importer to pay an amount of Rs.15/- MT as a special service charge in addition to Rs.2/ MT which is presently paid as management service charges.

3. The JNPT had reportedly discussed this proposal with the J.N.P.T. liquid Chemical Berth Users Association. The Association had confirmed its acceptance and requested the JNPT to issue a trade notice in this respect so that they can plan their Naphtha vessels. Accordingly, the JNPT issued a trade notice to levy a special charge with effect from 1

4. In this backdrop, the JNPT has submitted the following proposals:

- (i). To levy Rs.15/ MT as a special service charge to the consignee/importer of class 'A' petroleum product (Naphtha) with effect from 1 August 2000, in addition to the Rs.2/ MT for Management Service Charge and wharfage which are being levied on all liquids.
- (ii). To notify the charge as applicable with retrospective effect from 1 August 2000 as mentioned in the trade notice issued by it.

5. The proposal of the JNPT was circulated to the BCCI, MANSA, IMC, SCI, INSA, WISA and J.N.P.T. Liquid Chemical Berth User's Association. The comments received from them are summarised below:

J.N.P.T. Liquid Chemical Berth User's Association

The Association confirmed its acceptance of the proposal to levy a charge of Rs.15/ MT for Class 'A' Petroleum Product (Naphtha) to be handled at BB-3 of JNPT, due to idling of BB-4.

Shipping Corporation of India (SCI)

- (i) The JNPT must ascertain from the representative body of consignee/importers of Naphtha with respect to their willingness to pay such charge.
- (ii) The freight for Petroleum Products including Naphtha is normally paid in the World Scale terms, which include all ship related port expenses. In case the proposed charge is accepted, such a charge is to be levied only on consignee/importer; otherwise, there is a likelihood of these charges being claimed from shipowners either inadvertently or otherwise for which there is no provision in the freight being paid to the shipowners.

6. On a preliminary scrutiny, the JNPT was requested to furnish additional information / comments on various points arising from its proposal. The salient points of the clarifications given by the JNPT are as follows:

- (i). The levy of management service charges @ Rs.2 PMT with effect from December 1998 was not notified in the Gazette earlier. It was mainly levied to recover the cost payable to M/s. Indian Oil Tanking Limited who are responsible for handling liquid cargo.
- (ii). Naphtha is being handled from August 2000. Hence, approval is sought from 1 August 2000.
- (iii). Non-occupancy of the berth BB-4 will result in loss of both vessel related charges and cargo related charges. Accordingly, the calculations for levy of special charges are done.

7. A joint hearing in this case was held on 21 November 2000 at the JNPT premises in Mumbai. During the joint hearing the following submissions were made:

The Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT)

- (i). While giving clearance to the Naphtha operation, the Government stipulated that there would be no operation in the adjacent berth (BB-4) while handling Naphtha in BB-3. This proposed levy is for making up the loss in BB-4.

- (iii). Approval of the TAMP was not taken for the levy of Rs.2/- from December 1998 towards a management service charge. It was an omission. No malafides. Please ratify now.
- (iv). Our calculation is based on reasonable projections with respect to berth hire of BB-4.

J.N.P.T. Liquid Chemical Berth User's Association

- (i). Earlier each consignee managed the imports. This was objected to by concerned authority from a safety angle. It was, therefore, required to be given to one centralised agency. In this backdrop the JNPT took over; and, we agreed to pay Rs.2/- MT.
- (ii). BB-4 is a shallow berth. There is not much of operation. Therefore, we did not object to the whole burden being added to BB-3.
- (iii). IOC/BPC are constructing a separate jetty for class 'A' chemicals. When that is ready, class 'A' chemicals will shift there. Then, the extra Rs.15/- levy must stop at BB-3.
- (iv). We have only given a consent indicating our view about reasonableness of the proposition.
- (v). The trade notice clearly says, importer / exporter will pay.

Mumbai and Nhava Sheva Ship-Intermodal Agents' Association (MANSA)

If Tank Farm Owners have consented, will they pay? They must not require the ships to pay.

8. As agreed at the joint hearing, the JNPT has furnished on 3 January 2001 the details of traffic likely to be handled at the berths BB-3 and BB-4 for the year 2000-01 and 2001-02. Based on the actual traffic of Naphtha handled and revenue generated at the BB-4 berth for the period April 2000 to October 2000 the JNPT has worked out the opportunity cost of handling Naphtha at BB-3 as Rs.23.25 per tonne, which is more than the proposed charge of Rs.15/- per tonne.

9. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, and taking into account the arguments advanced at the joint hearing, the following position emerges:

- (i). This proposal relates to levy of a special charge for handling Naphtha at the JNPT. The Port has obtained permission to handle class 'A' petroleum products recently. The Chief Controller of Explosives has, however, stipulated a condition that while handling class 'A' petroleum product (Naphtha) no other tanker shall be berthed at BB-4 when unloading of oil tanker at BB-3 is in progress. This means that the JNPT will have to keep the berth BB-4 vacant when Naphtha is handled at the BB-3 berth. As a result, the JNPT will suffer a loss in revenue, which would have been generated from a normal operation at the BB-4 berth.

As per the details furnished by the JNPT, the average revenue earned from vessels and cargo handled at berth BB-4 is Rs.3 lakhs per day approximately. With reference to a traffic forecast of 80000 MT of Naphtha per month (based on traffic handled during 1999-2000), which is to be discharged from vessels occupying BB-3 for a total period 96 hours, the pecuniary loss to the Port works out to Rs.15/- per tonne due to idling of BB-4 berth during this operation. That being so, the Port's proposal to impose a special levy to compensate this

per tonne. The Port has, however, proposed to limit the special charge to the level of Rs.15/- per tonne.

The JNPT Liquid Chemical Users Association has also opined that the proposed charge is reasonable.

(II). The SCI has cautioned that the levy should not be claimed from shipowners. The fear is unfounded since the Port has made a categorical proposition to levy the special charge of Rs.15/- per tonne from the consignee / importer. Since the charge is to be collected on the basis of cargo handled, the question of imposing this charge even inadvertently, as alleged by the SCI, on vessels does not arise at all.

(III). It is noteworthy that this Authority had recently passed an Order in a COPT case approving levy of additional Port Dues, Pilotage and Berth Hire on any vessel occupying a berth and requesting to keep an adjacent berth or berths vacant. The GRT of the vessel actually berthed shall be reckoned with for computation of the dues to the port.

In the instant case, the JNPT is required to keep only the BB-4 berth vacant when class 'A' Petroleum product Naphtha is handled at BB-3. The JNPT has worked out the loss of revenue taking into account the cargo related charges also, as it has to keep a specific berth (BB-4) vacant when a specific commodity is handled at the adjacent berth. This case is different from the COPT where cargo-related charges have not been considered to determine the notional loss since the berth and the commodities are not specifically identifiable.

The methodology of charging, therefore, differs in the JNPT context. What is relevant is that a port can seek adequate compensation for the opportunity of revenue earnings foregone by it due to compelling operational reasons, which are not for the port's convenience. Viewed from this perspective, the proposal of the JNPT to levy a special service charge on class 'A' Petroleum Products (Naphtha) handled at BB-3 due to idling of BB-4 is reasonable.

(IV). It is to be recognised that the special service charge is to compensate the loss of earning due to idling of berth BB-4, when Naphtha is handled at berth BB-3. This special service charge will naturally automatically cease to be in operation when Class 'A' Petroleum Products are handled at a specially designed terminal, which is stated to be under construction.

(V). The JNPT has sought approval of this special service charge with retrospective effect from 1 August 2000. In fact, the JNPT is collecting this charge at the proposed rate with effect from 1 August 2000. The Port has justified retrospective fixation of this special charge stating that it has started handling Naphtha from 1 August 2000. Commencement of operation may have taken place from 1 August 2000 but its planning must have been underway long before that. The JNPT could have submitted its proposal well in time before commencement of the Naphtha handling operations instead of forcing the Authority to approve the rate retrospectively. Since payment of this charge is being made by the users at the proposed rate without any objection, this Authority approves the proposal with retrospective effect from 1 August 2000. Nevertheless, this Authority is constrained to advise the JNPT to refrain from prescribing any tariff through trade circulars in future and to submit its proposal well in time for prescription of tariffs for new operations / services.

(VI). While processing this case, it has come to the notice that the JNPT is collecting a charge of Rs.2/- per MT for Management services.

Authority. When pointed out during the joint hearing, the JNPT has very casually requested this Authority to ratify this charge. Even this request can not be acted upon since the JNPT has not given any details of cost break up of the management services charge. That being so, this Authority can not ratify this charge and if it continues, it will be at the risk and responsibility of the JNPT only.

10. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the proposal of the JNPT and takes the following decisions:

- (i). A special service charge of Rs.15/- per MT shall be levied from the consignee / importer of Class 'A' Petroleum Products (Naphtha) handled at berth BB-3, when berth BB-4 is to be essentially kept vacant.
- (ii). The special service charge on Class 'A' Petroleum Product as mentioned at (i) above is approved to be effective with retrospective effect from 1 August 2000.
- (iii). The JNPT is directed to incorporate the provision given at (i) above in its Scale of Rates appropriately.
- (iv). The (casual) request of the JNPT for ratification of the Rs.2/- PMT management service charge that is being unauthorisedly levied since 1 December 1998 is not approved for want of adequate information and a formal proposal.
- (v). The JNPT is advised to be more particular in future about obtaining prior approval of this Authority for levy of any tariffs.

S. SATHYAM, Chairman
[ADVT./III/IV/143/2000 Exty.]

